



术，飞过空客 A320 系列飞机的飞行员能很快就上手。

东航机长们对 C919 的赞誉并非客套。此前，围绕交付首架机，商飞客服公司为东航的飞行、乘务、维修、签派团队提供了系统化的培训。东航派出的具有几千小时飞行经历的“老飞”们在模拟机上感受 C919，就反响不错。

“很多人都说惊艳！评价说这架飞机拥有非常好的操纵性能，宽敞舒适的驾驶舱环境，比较先进的仪表和非常友好的人机交互页面。总之，是一款很容易上手的飞机。”中国商飞客服公司副总经理、C919 首批机型教员佟宇表示。

记者了解到，一般按照转机型训练的流程，需要飞九次模拟机加一次检查，结果很多飞行员用了不到一半的时间就能很好地掌握。加上前期理论学习、后面的本场训练和航线飞行，顺利的话三个月时间就能获得驾驶 C919 的资格。

目前东航 C919 已经有 24 名飞行员，部分飞行员正在进行训练，后续完成训练后会投入到公司正式商业运行前的航线验证飞行中。未来，东航会根据交付计划和机队规模，逐步增加飞行人员的训练。佟宇透露，目前客服公司只有一台 C919 模拟机，忙的时候连续近 20 天，

每天要“飞”超过 16 小时，新的模拟机已经在计划中。

更舒适体验

更多人关注的是，这样一款中国民族品牌的大飞机，能给坐这款飞机出行的旅客带来怎样的体验。

“对乘客来说，应该说 C919 的舒适度、体验感，包括它的平稳性，相较于以前我们曾经执飞过的波音空客飞机来说都是有过之而不及的。”东航客舱部副总经理张驰对记者表示。“飞行时发动机的声音比较柔，在客舱里的感觉比较轻，噪声比平时我们飞的飞机下降 3—5 个分贝。飞机的起飞和下降也都非常柔和，这首先跟飞行员的优秀技术有关系，与飞机性能也很有关系。两者结合在一起，我相信不管是旅客还是乘务组的体验感，都是非常棒的。”张驰说。

资料显示，C919 作为一款单通道干线客机，座级为 158—192 座，航程 4075—5555 公里。而交付给东航的全球首架 C919 客机，为 164 座两舱布局，公务舱 8 座，经济舱 156 座。客舱内饰、旅客座椅、机载娱乐系统都做了定制化设计，“乘坐舒适宽敞”是其最鲜明的亮点。

左上图：东航飞行部党委委员、副总经理，C919 飞行部总经理（兼）赵宏兵。

中上图：东航 C919 飞行部副总经理尚峰。

右上图：东航机组和乘务组准备登机执行 C919 “首秀”飞行。

东航乘务长娄颖雯介绍，这架飞机的公务舱座椅为全铝合金框架结构，采用摇篮式设计，“它的椅背可以倾斜下滑至 120 度，前后座椅间距超过 1 米，还有更多的一些私人空间，可以存放一些小的细碎物品”。记者注意到，在公务舱的小桌子上，还贴心地设计了一个手机的支架凹槽，可以方便旅客飞行时使用 iPad 或者手机观看影片。

经济舱依然是传统的 3+3 布局，但设计上也颇具匠心。在国际主要窄体机型的经济舱中，每排 2 组 3 联座椅的中间座位因空间局促往往不受旅客青睐，“考虑到很多旅客不愿意选择中间的座位，因为会觉得比较拥挤，而东航 C919 经济舱三联座的中间座位比两边要宽 1.5 厘米，这个人性化设计会让中间旅客比较舒适。”东航乘务长毛文婷介绍。

虽然只是多了“一指宽度”，但东航 C919 的“中间座最宽”设计，让旅客多了一分舒适。记者坐上去体验了一下，中间位置的座椅坐上去明显比同类型飞机更宽敞。毛文婷还表示，飞机上所有靠过道的扶手都是可以抬起来的，旅客在进出过程也都会比较舒适。

除了座椅设计，国产 C919 大飞机还有诸多重视舒适性的细节设计。比如机舱内的灯光可以提供多种情